

I

(Jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2023/136 HATÁROZATA

(2023. január 18.)

a 2003/87/EK irányelvnek az Unióban székhellyel rendelkező légitársaságok üzemeltetőire vonatkozó piaci alapú globális intézkedés kapcsán a kibocsátáskompenzációról szóló értesítés tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen 192. cikkének (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által kidolgozott, a nemzetközi légi közlekedésben alkalmazandó kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszer (CORSIA) 2019 óta működik a kibocsátások nyomon követése, jelentése és hitelesítése tekintetében, valamint globálisan alkalmazott piaci alapú intézkedésként 2021. január 1-jétől a nemzetközi légi közlekedésből származó – a rögzített kibocsátási szint feletti – szén-dioxid-kibocsátás ellentételezését szolgálja kibocsátáskompenzációs egységekkel.
- (2) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) keretében 2015 decemberében elfogadott Párizsi Megállapodás ⁽⁴⁾ 2016 novemberében hatályba lépett. A megállapodás részes felei megállapodtak abban, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését jóval 2 °C alatt tartják az iparosodás előtti szinthez képest, és folytatják az arra irányuló erőfeszítéseket, hogy a hőmérséklet-emelkedés mértéke az iparosodás előtti szint feletti 1,5 °C-ra korlátozódjon. Az említett elkötelezettséget megerősítette a glasgow-i éghajlati paktum 2021. novemberi elfogadása, amelyben a részes felek konferenciája elismerte, hogy az éghajlatváltozás hatásai jóval enyhébbek lennének, ha hőmérséklet 2 °C helyett 1,5 °C-t emelkedne, és elhatározták, hogy erőfeszítéseket tesznek annak érdekében, hogy a hőmérséklet-emelkedést 1,5 °C-ra korlátozzák.

⁽¹⁾ HL C 105., 2022.3.4., 140. o.

⁽²⁾ HL C 301., 2022.8.5., 116. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2022. december 13-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2022. december 19-i határozata.

⁽⁴⁾ HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

- (3) Az uniós jogszabályok és a CORSIA számára a környezetvédelemre vonatkozó nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (a CORSIA nemzetközi szabványai és ajánlott gyakorlatai) létrehozó, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. mellékletének IV. kötete – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) első kiadásának rendelkezései közötti, az (EU) 2018/2027 tanácsi határozat⁽⁵⁾ elfogadása nyomán az ICAO-nak bejelentett eltérésekre, valamint arra is figyelemmel, hogy az Európai Parlament és a Tanács hogyan módosítja az uniós jogszabályokat, az Unió a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽⁶⁾ révén végre kívánja hajtani a CORSIA-t.
- (4) A Bizottság elfogadta az (EU) 2019/1603 felhatalmazáson alapuló rendeletet⁽⁷⁾, hogy biztosítsa a légi közlekedésből származó kibocsátások nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére vonatkozó, a CORSIA-ban rögzített szabályok megfelelő végrehajtását. A CORSIA-ra vonatkozó nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok szerinti kibocsátáskompensációt az említett, felhatalmazáson alapuló rendeletnek megfelelően hitelesített szén-dioxid-kibocsátás alapján számítják ki.
- (5) Mivel a Covid19-világjárvány következtében 2020-ban jelentősen csökkent a légi közlekedésből származó kibocsátás, az ICAO Tanács a 2020. júniusi 220. ülésén úgy határozott, hogy a légi jármű-üzemeltetők 2021–2023-as időszakban végrehajtandó kibocsátáskompensációjának kiszámításához a 2019-es kibocsátásokat kell alapul venni. Az említett határozatot 2022 októberében az ICAO 41. közgyűlése is jóváhagyta.
- (6) A légi közlekedésből származó kibocsátások 2021-ben nem haladták meg a 2019. évi közös szinteket. 2022. október 31-én az ICAO megállapította, hogy a 2021-es kibocsátásokra vonatkozó ágazati növekedési tényező nulla. Az ágazati növekedési tényező a CORSIA módszertanának egyik, az üzemeltetőkre vonatkozó éves kibocsátáskompensációs követelmények kiszámításához használt paramétere. Ezért a légi jármű-üzemeltetők további kibocsátáskompensációja 2021 tekintetében nulla.
- (7) A tagállamoknak végre kell hajtaniuk a CORSIA-t oly módon, hogy 2022. november 30-ig értesítik a tagállamok valamelyike által kiállított működési engedéllyel rendelkező, valamint a valamelyik tagállamban lajstromba vett légi jármű-üzemeltetőket a 2021-es évre vonatkozó kibocsátáskompensációjukról.
- (8) Mivel e határozat céljait a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a határozat terjedelme és hatásai miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a határozat nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (9) Fontos, hogy 2022-ben a lehető leghamarabb érvényesüljön a jogbiztonság a nemzeti hatóságok és a légi jármű-üzemeltetők számára a 2021-re vonatkozó CORSIA-kibocsátáskompensáció tekintetében. Ennek megfelelően e határozatnak késedelem nélkül hatályba kell lépnie.
- (10) A 2003/87/EK irányelvnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz a légi közlekedés általi hozzájárulás tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadásának sérelme nélkül e határozat pusztán egy ideiglenes intézkedés, amelyet csak az említett irányelv átültetési időszakának lejártáig kell alkalmazni. Abban az esetben, ha az átültetési időszak 2023. november 30-ig nem jár le, és az ICAO megállapítja, hogy a 2022-es kibocsátásokra vonatkozó ágazati növekedési tényező nulla, a tagállamoknak értesíteniük kell a légi jármű-üzemeltetőket arról, hogy a 2022. évre vonatkozó kibocsátáskompensációs követelményük nulla. Amennyiben a 2022-es kibocsátásokra vonatkozó ágazati növekedési tényező nem nulla lesz, a Bizottság adott esetben új javaslatot nyújthat be az említett kibocsátáskompensációs követelmények kiszámítására és az azokról való értesítésre vonatkozóan.

⁽⁵⁾ A Tanács (EU) 2018/2027 határozata (2018. november 29.) az Európai Unió nevében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) első kiadása tekintetében képviselendő álláspont meghatározásáról (HL L 325., 2018.12.20., 25. o.).

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

⁽⁷⁾ A Bizottság (EU) 2019/1603 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. július 18.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által a légi közlekedésből származó kibocsátásoknak a piaci alapú globális intézkedés végrehajtása céljából való nyomon követése, jelentése és hitelesítése érdekében elfogadott intézkedések tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 250., 2019.9.30., 10. o.).

(11) A 2003/87/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2003/87/EK irányelv 12. cikke a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(6) A tagállamok 2022. november 30-ig értesítik a légi jármű-üzemeltetőket arról, hogy az ICAO a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési környezetvédelmi rendszerével kapcsolatos nemzetközi szabványainak és ajánlott gyakorlatainak (a CORSIA nemzetközi szabványai és ajánlott gyakorlatai) 3.2.1. pontja értelmében vett, a 2021-re vonatkozó kibocsátáskompensációs követelményük nulla. A tagállamok értesítik azokat a légi jármű-üzemeltetőket, amelyek megfelelnek a következő feltételeknek:

- a) a légi jármű-üzembentartó rendelkezik a tagállamok egyike által kiállított működési engedéllyel vagy valamelyik tagállamban van lajstromba véve, az adott tagállam legkülső régióit, függő területeit és egyéb területeit is beleértve; és
- b) éves szén-dioxid-kibocsátása meghaladja a 10 000 tonnát olyan repülőgépek használatából eredően, amelyek az ezen irányelv I. mellékletének és a felhatalmazáson alapuló (EU) 2019/1603 bizottsági rendelet (*) 2. cikke (3) bekezdésének hatálya alá tartozó repüléseket végeznek, és 5 700 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömeggel rendelkeznek – az ugyanazon tagállamból – így többek között annak legkülső régióiból – induló és ugyanazon tagállamba érkező légi járműveket kivéve, 2021. január 1-jétől.

Az első albekezdés b) pontja vonatkozásában az alábbi típusú repülésekből származó szén-dioxid-kibocsátásokat figyelmen kívül kell hagyni:

- i. állami légi járatok;
- ii. humanitárius célú repülések;
- iii. egészségügyi célú repülések;
- iv. katonai célú repülések;
- v. tűzoltási célú repülések;
- vi. humanitárius, egészségügyi vagy tűzoltási célú repülést megelőző vagy követő repülések, feltéve, hogy ezeket a repüléseket ugyanazzal a légi járművel hajtották végre, és a repülés során a vonatkozó humanitárius, egészségügyi vagy tűzoltási célú tevékenységek elvégzésére vagy az említett tevékenységeket követően a légi jármű következő tevékenység céljából történő áthelyezésére volt szükség.

(7) Ezen irányelvnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz a légi közlekedés általi hozzájárulás tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról szóló jogalkotási aktus meghozataláig, és abban az esetben, ha az ilyen jogi aktus átültetésére rendelkezésre álló időszak 2023. november 30-ig nem jár le, valamint az ICAO által a 2022. évi kibocsátások tekintetében közzéteendő ágazati növekedési tényező nulla, a tagállamok 2023. november 30-ig értesítik a légi jármű-üzemeltetőket arról, hogy az ICAO-nak a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési környezetvédelmi rendszerével kapcsolatos nemzetközi szabványainak és ajánlott gyakorlatainak 3.2.1. pontja értelmében vett kibocsátáskompensációs követelményük 2022-re vonatkozóan nulla.

(*) A Bizottság (EU) 2019/1603 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. július 18.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által a légi közlekedésből származó kibocsátásoknak a piaci alapú globális intézkedés végrehajtása céljából való nyomon követése, jelentése és hitelesítése érdekében elfogadott intézkedések tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 250., 2019.9.30., 10. o.)”

2. cikk

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napját követő napon lép hatályba.

Kelt Strasbourgban, 2023. január 18-án.

az Európai Parlament részéről
az elnök
R. METSOLA

a Tanács részéről
az elnök
J. ROSWALL
